

تولید لاستیک در محاصره هزینه‌ها

شروین اشیدری: لاستیک شاید در نگاه اول یکی از ساده‌ترین اجزای خودرو به نظر برسد؛ قطعه‌ای مصرفی که در زمان مقرر باید تعویض شود و جای خود را به یک حلقه نو بدهد. اما پشت هر حلقه تایر، زنجیره‌ای پیچیده از مواد اولیه، ارز، حمل‌ونقل، کشتیرانی، بیمه، واردات، تولید داخلی و شبکه توزیع قرار دارد؛ زنجیره‌ای که در شرایط عادی نیز با تحریم و محدودیت‌های تجاری دست‌وپنجه نرم می‌کند و حالا با تشدید تنش‌های منطقه‌ای و اختلال در مسیرهای دریایی، با فشار مضاعف روبه‌رو شده است.

گزارش‌های اخیر فعالان صنعت تایر نشان می‌دهد مسئله دیگر صرفاً افزایش هزینه تولید یا احتمال افزایش قیمت لاستیک نیست؛ مسئله اصلی، حفظ جریان تولید است. طبق اظهارات اخیر جمال میرزایی، رئیس انجمن صنعت تایر، صنعت تایر کشور سالانه حدود ۳۰۰ هزار تن انواع تایر تولید می‌کند و ۳۵ تا ۴۰ درصد مواد اولیه مورد نیاز این صنعت از طریق واردات تأمین می‌شود. به این ترتیب، سالانه حدود ۱۰۰ تا ۱۲۰ هزار تن ماده اولیه با ارزشی بیش از ۳۰۰ میلیون یورو باید وارد کشور شود.

در چنین شرایطی، هر اختلال در مسیر واردات، مستقیماً به خط تولید منتقل می‌شود. حالا این اختلال فقط به تحریم و دشواری انتقال پول محدود نیست؛ مسیر حمل تغییر کرده، زمان رسیدن محموله‌ها طولانی‌تر شده، هزینه بیمه و حمل بالا رفته و بخشی از سرمایه شرکت‌ها برای هفته‌ها و ماه‌ها در مسیر باقی می‌ماند.

شرایطی که به‌دلیل وضعیت جنگی و محاصره دریایی ایجاد شده، روزبه‌روز شرایط تولید را تحت تأثیر قرار می‌دهد و طبیعتاً صنعت تایر نیز از این تأثیرات مبرا نیست

مسئله اصلی فقط لاستیک نیست

میرزایی گفته است ذخایر مواد اولیه صنعت تایر که در سال گذشته وجود داشت، در سال ۱۴۰۵ با مشکل تأمین مواجه شده و تأخیر در تخصیص ارز و جهش نرخ ارز نیز فشار قابل‌توجهی بر نقدینگی و سرمایه در گردش شرکت‌های تایر ساز وارد کرده است. به زبان ساده، کارخانه برای تولید به مواد اولیه نیاز دارد؛ مواد اولیه نیازمند ارز است؛ ارز باید به فروشنده خارجی برسد؛ کالا باید از کشور مبدأ حرکت کند؛ بیمه شود؛ از مسیر دریایی یا ترکیبی از مسیرهای دریایی و زمینی عبور کند؛ از بنادر خارج شود و در نهایت به کارخانه برسد. اختلال در هر یک از این حلقه‌ها، هزینه تولید را افزایش می‌دهد.

■ **محاصره دریایی؛ هزینه‌ای که روی هر کیلو ماده اولیه می‌نشیند**

شاید مهم‌ترین تغییر در شرایط فعلی، افزایش هزینه و زمان حمل

زنجیره‌ای که از کارخانه فراتر می‌رود

فشار عرضه در بازار تایر، در نهایت خود را به مصرف‌کننده منتقل کند. در نتیجه، سیاست‌گذاری درباره صنعت تایر فقط سیاست‌گذاری درباره یک قطعه خودرو نیست؛ بخشی از سیاست حفظ جریان حمل‌ونقل کشور است.

■ **واردات بدون انتقال ارز؛ یک پیشنهاد روی میز**

در سوی دیگر بازار، واردکنندگان تایر نیز نسبت به وضعیت تجارت هشدار داده‌اند. سیدمحمد میرعبادینی، دبیر انجمن واردکنندگان لاستیک خودرو، پیش‌تر گفته بود واردات تایر در سال ۱۴۰۵ با بلاکنلیفی در ثبت سفارش مواجه شده و برخی سفارش‌ها ماه‌ها در

برای فهم وضعیت امروز صنعت تایر، باید از خود لاستیک عبور کرد و به مواد اولیه رسید. تولید تایر به مجموعه‌ای از مواد مختلف وابسته است و بخشی از این مواد در داخل تولید نمی‌شود یا تولید داخلی آن برای تأمین نیاز صنعت کافی نیست.

طبق آمار اعلام‌شده از سوی انجمن صنعت تایر، حدود ۳۵ تا ۴۰ درصد مواد اولیه مورد نیاز این صنعت وارداتی است. در نتیجه، حتی اگر کارخانه‌ها از نظر نیروی انسانی، ماشین‌آلات و ظرفیت تولید مشکلی نداشته باشند، اختلال در تأمین همین بخش از مواد اولیه می‌تواند سرعت تولید را کاهش دهد.

در سال‌های گذشته، تحریم و مشکلات تخصیص ارز به‌تنهایی فشار زیادی بر تولیدکنندگان وارد کرده بود. اکنون اما این فشار با یک حلقه جدید یعنی لجستیک و حمل‌ونقل ترکیب شده است.

بحران تایر را نمی‌توان فقط در محدوده کارخانه‌های تایر‌سازی بررسی کرد. تایر بخشی از زنجیره حمل‌ونقل کشور است.

کامیون، اتوبوس، تاکسی، خودروی شخصی و ماشین‌آلات مختلف برای ادامه فعالیت به تایر نیاز دارند. بنابراین هرگونه اختلال پایدار در عرضه تایر می‌تواند هزینه حمل‌ونقل و نگهداری خودروها را نیز افزایش دهد.

از سوی دیگر، تایر یک کالای کاملاً قابل تعویق نیست. راننده ممکن است خرید بسیاری از کالاها را به آینده موکول کند، اما تایر فرسوده یا آسیب‌دیده در نهایت باید تعویض شود. همین ویژگی باعث می‌شود

مصطفی تنها، سخنگوی انجمن صنفی تایر، درباره احتمال افزایش مجدد قیمت لاستیک به **سمنه** گفت: ما الان برنامه افزایش قیمت نداریم و تصمیمی هم برای افزایش قیمت گرفته نشده است. با این حال، قیمت‌های جاری با قیمت تمام‌شده تولید تناسب ندارد و به همین دلیل با سازمان حمایت در حال مذاکره هستیم.

وی افزود: شرایطی که به‌دلیل وضعیت جنگی و محاصره دریایی ایجاد شده، روزبه‌روز شرایط تولید را تحت تأثیر قرار می‌دهد. طبیعتاً صنعت تایر نیز از این تأثیرات مبرا نیست. در حال حاضر شرایط با ثباتی نداریم و نوسانات نرخ ارز و مشکلات ایجادشده در روابط مالی با کشورهای دیگر، هزینه‌های تولید را افزایش داده است.

■ **افزایش هزینه‌های تولید در شرایط جنگی**

تنها با اشاره به مشکلات ایجادشده در مسیر تأمین مواد اولیه اظهار کرد: ما همه این مسائل را تا حد امکان حل کرده‌ایم و تلاش کرده‌ایم تولید را سرپا نگه داریم، اما حل این مشکلات مستلزم هزینه است. وقتی یک رابطه مالی که به‌صورت روتین برقرار بوده، برای انتقال پول به تأمین‌کننده مواد اولیه بسته می‌شود، مجبوریم مسیر دیگری



اگر بخواهیم قیمت‌ها را با سال گذشته مقایسه کنیم، به‌خصوص در بخش تایرهای سواری، قیمت‌ها امسال نسبت به سال گذشته ۳۰ درصد افزایش پیدا کرده است

گرفتاری تولیدکننده میان قیمت‌گذاری و هزینه واقعی

اینجاست که مسئله قیمت لاستیک اهمیت پیدا می‌کند. طبق اظهارات مصطفی تنها، در حال حاضر برنامه یا تصمیم نهایی برای افزایش قیمت جدید تایر وجود ندارد. با این حال، به گفته او، قیمت‌های جاری با قیمت تمام‌شده تولید تناسب ندارند و انجمن صنفی تایر در حال مذاکره با سازمان حمایت است.

این وضعیت صنعت را در یک موقعیت دشوار قرار می‌دهد: از یک طرف، تولیدکننده با افزایش هزینه‌های واقعی روبه‌روست و از طرف دیگر، بازار و سیاست‌گذار نگران افزایش قیمت برای مصرف‌کننده هستند.

تنها می‌گوید تولیدکنندگان تلاش می‌کنند هر جا امکان صرفه‌جویی وجود دارد، هزینه‌ها را کاهش دهند، اما هزینه‌هایی که شرایط جنگی بر صنعت تحمیل می‌کند، به‌طور کامل قابل حذف نیست.

این نکته مهم است؛ زیرا افزایش قیمت تایر الزاماً به معنای افزایش حاشیه سود تولیدکننده نیست. در شرایطی که هزینه مواد اولیه، ارز، حمل، بیمه و سرمایه در گردش بالا می‌رود، بخشی از افزایش قیمت صرفاً برای جبران افزایش هزینه تولید خواهد بود.

■ **واردات تایر هم در رکود**

در کنار تولید داخلی، بازار تایر ایران یک مسیر دیگر برای تأمین نیاز خود دارد و آن واردات است. اما واردات نیز در شرایط فعلی وضعیت مطلوبی ندارد. مصطفی تنها می‌گوید عمده واردات تایر ایران در سال‌های گذشته از چین انجام شده، اما با توجه به شرایط ارزی و مسائل بازار، واردات اکنون تقریباً در وضعیت رکود قرار دارد و حجم آن بسیار پایین است.

این وضعیت از یک سو می‌تواند به تولیدکنندگان داخلی فرصت بیشتری برای حضور در بازار بدهد، اما از سوی دیگر، اگر تولید داخلی نیز با مشکل تأمین مواد اولیه مواجه شود، محدود شدن واردات می‌تواند ریسک عرضه در بازار را افزایش دهد.

البته به گفته تنها، موجودی انبارها هنوز یک ضربه‌گیر مهم برای بازار است. واردات سال‌های گذشته به اندازه‌ای بوده که مقدار قابل‌توجهی تا در انبارها باقی مانده و در حال حاضر از نظر موجودی، تایر به اندازه کافی در بازار وجود دارد. اما موجودی انبار همیشگی نیست.

اگر تولید داخلی برای مدت طولانی کاهش پیدا کند و واردات نیز همچنان محدود بماند، موجودی‌های قبلی به‌تدریج مصرف خواهند شد. در آن نقطه، مسئله از هزینه تولید به میزان عرضه منتقل خواهد شد.

سخن پایانی

صنعت تایر ایران اکنون در نقطه‌ای قرار گرفته که مرز میان مشکل تولید و مشکل لجستیک تقریباً از بین رفته است. کارخانه‌ها همچنان تلاش می‌کنند خطوط تولید را فعال نگه دارند، اما مواد اولیه‌ای که باید به کارخانه برسد، در شرایط جدید با مسیرهایی طولانی‌تر، پرهزینه‌تر و گران‌تر مواجه است. این جمله شاید خلاصه وضعیت امروز بازار لاستیک باشد: تولید متوقف نشده، اما تولید عادی هم دیگر ارزان و آسان نیست.

مواد اولیه باشد. در گذشته بخشی از محموله‌ها با مسیرهای نسبتاً مشخص و مستقیم وارد کشور می‌شدند، اما افزایش ریسک در مسیرهای دریایی باعث شده برخی محموله‌ها از مسیرهای جایگزین عبور کنند.

این مسئله فقط یک هزینه حمل اضافی نیست. وقتی یک محموله برای مدت طولانی در مسیر باقی می‌ماند، سرمایه‌ای که برای خرید آن هزینه شده نیز عملاً از چرخه نقدینگی شرکت خارج می‌شود. از سوی دیگر، افزایش ریسک حمل به معنای افزایش هزینه‌های بیمه است.

همان‌طور که تنها توضیح می‌دهد، وقتی ریسک حمل‌ونقل بالا می‌رود، هزینه بیمه نیز افزایش پیدا می‌کند و تولیدکننده برای رساندن همان ماده اولیه به کارخانه باید پول بیشتری بپردازد.

صف تأیید باقی مانده‌اند. او پیشنهاد کرده بود برای عبور از شرایط موجود، امکان واردات بدون انتقال ارز فراهم شود تا بازرگانان بتوانند نیاز بازار را از کشورهای مختلف تأمین کنند.

این پیشنهاد نشان می‌دهد بحران بازار تایر تنها در کارخانه‌های داخلی خلاصه نمی‌شود. تولیدکننده برای تأمین مواد اولیه با مانع مواجه است و واردکننده برای تأمین محصول نهایی با محدودیت‌های تجاری و ثبت سفارش روبه‌روست.

اگر این دو مسیر هم‌زمان محدود شوند، انعطاف بازار کاهش پیدا می‌کند.



وی افزود: بنابراین، اگر بخواهیم قیمت‌ها را با سال گذشته مقایسه کنیم، به‌خصوص در بخش تایرهای سواری، قیمت‌ها امسال نسبت به سال گذشته ۳۰ درصد افزایش پیدا کرده است.

■ **رکود در واردات تایر**

سختگوی انجمن صنفی تایر درباره وضعیت واردات نیز گفت: عمده واردات تایر ما همواره از چین بوده است. اما با توجه به شرایط ارزی و مسائل بازار، در حال حاضر واردات تایر تقریباً در حالت رکود قرار دارد و حجم واردات بسیار کم است.

تنها ادامه داد: البته در سال‌های گذشته میزان واردات به اندازه‌ای بوده که در انبارها مقدار زیادی تایر وجود دارد و از این نظر، تایر به اندازه کافی موجود است. با این حال، امسال با توجه به شرایط کسب‌وکار در ایران و فضای حاکم بر روابط تجاری با طرف‌های خارجی، واردات بسیار محدود بوده است.

به منظور توسعه ارتباط مؤثر دانشگاه و صنعت انجام شد؛

امضای تفاهم‌نامه میان فولاد هرمزگان و دانشگاه هرمزگان



تفاهم‌نامه همکاری میان شرکت فولاد هرمزگان و دانشگاه هرمزگان با هدف نزدیک‌تر شدن آموزش دانشگاهی به نیازهای صنعت، ارتقای مهارت دانشجویان و توسعه پروژه‌های کاربردی مشترک به امضا رسید. به گزارش روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان، این تفاهم‌نامه با حضور مهدی میرزاده کوهشاهی رئیس دانشگاه هرمزگان و علیرضا رحیم مدیرعامل شرکت فولاد هرمزگان در محل رصدخانه فناوری و نوآوری فولاد هرمزگان به امضا رسید و چارچوب همکاری مشترک دو مجموعه در حوزه‌های آموزشی، مهارتی، پژوهشی و فناوریانه را مشخص می‌کند. این تفاهم‌نامه با محوریت و تسهیلگری رصدخانه فناوری و نوآوری فولاد هرمزگان منعقد شده است.

■ **نزدیک‌تر شدن آموزش دانشگاهی به نیازهای صنعت**

بر اساس این همکاری، تلفیق آموزش‌های علمی و دانشگاهی با آموزش‌های عملی و تجربی موردنیاز صنعت، آشنایی دانشجویان با محیط واقعی صنعت فولاد، ارتقای

و فناوری میان دانشگاه و صنعت از اهداف این تفاهم‌نامه است. همچنین استفاده از ظرفیت استادان، دانشجویان و متخصصان صنعتی برای حل مسائل واقعی شرکت، شناسایی استعدادهای برتر دانشگاهی و توسعه پروژه‌های کاربردی، فناوریانه و نوآورانه مشترک در چارچوب این همکاری پیش‌بینی شده است.

■ **آموزش در کنار تجربه عملی صنعت**

طبق تفاهم‌نامه، دانشجویان منتخب ضمن ادامه تحصیل در دانشگاه، مطابق برنامه مورد توافق در فعالیت‌های آموزشی و عملی شرکت خواهند شد. شناسایی و پرورش دانشجویان مستعد متناسب با نیازهای آتی صنعت و تقویت ارتباط نظام‌مند میان دانشگاه، رصدخانه فناوری و نوآوری و فولاد هرمزگان نیز از دیگر محورهای این همکاری است.

■ **تربیت نیروی انسانی مهارت‌محور**

کاهش فاصله میان آموزش دانشگاهی و نیازهای واقعی صنعت، تربیت نیروی انسانی متخصص و مهارت‌محور، افزایش اشتغال‌پذیری دانشجویان و فارغ‌التحصیلان و فراهم کردن زمینه انتقال دانش، تجربه

بازدید راهبردی مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری غدیر از پتروشیمی شیراز؛ تأکید بر تاب‌آوری عملیاتی و تسریع در بازسازی واحدهای استراتژیک



مختلف تأکید نمودند.

مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری غدیر در ادامه بیانات راهبردی خود را در محوره‌ای تقویت زیرساخت‌های پدافند غیرعامل، ارتقای استانداردهای HSE و افزایش سطح تاب‌آوری سازمانی در برابر بحران‌ها متمرکز کرد و خواستار برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تر در این حوزه‌ها شد. وی با اشاره به اهمیت سرمایه‌انسانی به عنوان دارایی اصلی مجموعه، بر لزوم توجه ویژه به رفاه کارکنان و رعایت حقوق سهامداران در راستای حاکمیت شرکتی تأکید نمود.

مهندس هدایت در پایان سخنان خود، با ابراز اطمینان به توانمندی‌های فنی کادر اجرایی، حمایت بی‌قید و شرط مدیریت گروه سرمایه‌گذاری غدیر را برای رفع موانع و تسریع در بهره‌برداری از واحدهای آسیب‌دیده اعلام کرد. این بازدید با حضور میدانی مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری غدیر و هیئت همراه تدوین برنامه‌ریزی‌های دقیق روزانه را برای تحقق زمان‌بندی‌های تعیین‌شده ضروری دانست و بر توانمندی‌های اثبات شده کادر اجرایی در پیشبرد پروژه‌های

در راستای ارزیابی پیشرفت پروژه‌های زیرساختی و نظارت بر روند بهینه‌سازی واحدهای تولیدی، مدیرعامل محترم گروه سرمایه‌گذاری غدیر، در سفری میدانی از شرکت پتروشیمی شیراز بازدید به عمل آورد. در این بازدید، مهندس هاشمی، مدیرعامل محترم گروه گسترش نفت و گاز پارسیان و هیئت همراه ایشان نیز جهت بررسی هم‌افزایی عملیاتی و نظارت بر روند بازسازی حضور یافتند.

این بازدید با برگزاری یک نشست تخصصی و جامع با حضور کادر مدیریتی ارشد پتروشیمی شیراز آغاز شد. در ابتدای جلسه، جناب آقای مهندس پورکیا، مدیرعامل پتروشیمی شیراز، ضمن استقبال از حضور راهبردی مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری غدیر و هیئت همراه، گزارشی تفصیلی از وضعیت اجرایی «پروژه بازسازی» ارائه نمود. ایشان در تشریح روند بازسازی، بر همت متخصصان و کارکنان مسئولیت‌پذیر تأکید کرد که با وجود تمامی محدودیت‌ها و چالش‌های عملیاتی موجود، توانسته‌اند گام‌های موثری را در مسیر بازگشت به ظرفیت نامی تولید بردارند. در ادامه، مهندس هاشمی با اشاره به جایگاه استراتژیک این پروژه در زنجیره تأمین، بر ضرورت مدیریت بهینه زمان و لزوم دستیابی به اهداف عملیاتی در بازه زمانی مقرر تأکید کرد.

در بخش کلیدی این نشست، مهندس هدایت، مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری غدیر، در سخنانی جامع، ضمن تبریک ایام هفته وحدت، کارکنان این مجموعه را «زمندگان تولید» نامید که در شرایط سخت کشور، تکیه‌گاه تولید ملی بوده‌اند. وی ضمن تحسین پیشرفت بیش از ۵۰ درصدی پروژه بازسازی، با رویکردی مدیریتی بر این نکته تأکید کرد که اتمام کار در زمان مشخص شده، اولویت است. در این راستا، مهندس هدایت لزوم اتخاذ رویکرد «مدیریت صحنه» و تدوین برنامه‌ریزی‌های دقیق روزانه را برای تحقق زمان‌بندی‌های تعیین‌شده ضروری دانست و بر توانمندی‌های اثبات شده کادر اجرایی در پیشبرد پروژه‌های